schakels



ontwikkeling van de bovenwindse eilanden van de nederlandse antillen

uitgave kabinet van de vice-minister-president - herengracht 19a - 's-gravenhage

historie

Evenals alle andere eilanden in het Caribisch gebied hebben ook St. Maarten, Saba en St. Eustatius een boeiende en woelige geschiedenis. Dit is immers het gebied dat oorspronkelijk door Indianenstammen, de Arowakken en de Cariben, bewoond is geweest. Van deze Indianenstammen weet men over het algemeen erg weinig. Buiten de magische tekens aan de wanden van rotsholen of nagelaten stenen pijpjes en kookpotten, is weinig bekend over de taal, het geestelijk leven en de omgangsvormen.
Vele eilanden in dit gebied dragen namen, waarvan wordt vermoed dat zij van Indiaanse origine zijn. Met de ontdekking sedert 1493 door Christoffel Columbus zijn nog meer vraagtekens gezet achter allerlei gebeurtenissen en namen die men hier aantreft. Het was een woelige tijd. Spanjaarden, Fransen, Engelsen en Nederlanders betwistten elkander dit gebied. De eilanden waren dan ook van jaar tot jaar in verschillende handen. En daar tussendoor stroopten boekaniers, kapers en zeerovers de steden en plantages af, zodat, indien een begin was gemaakt met enige administratie ook deze met het goud en de zilverlingen was verdwenen. Nu en dan duiken in musea en in particuliere collecties documenten op die eens op deze eilanden thuis hebben behoord.

verhalen

Wie zich in de geschiedenis van het Caribisch gebied verdiept en enige ordening wil brengen in de materie of houvast zoekt bij bepaalde uitgangspunten wordt steeds weer geconfronteerd met de meest ongelooflijke verhalen die van mond tot mond over de eilanden gaan. Ook St. Maarten, Saba en St. Eustatius, de Bovenwindse eilanden van de Nederlandse Antillen, zijn in de ban van dit mysterie gekomen.
Wie alleen al afgaat op namen als Point Blanche, Philipsburg, Marigot, Saba of Hell's Gate wordt nieuwsgierig naar de omstandigheden, die tot deze namen hebben geleid. Om maar niet te spreken van de Engelse eilanden, waar elk huis herinneringen opwekt aan beroemde, zo men wil beruchte lieden als Morgan, Blackbeard en Esquemelin. Trouwens, het zou interessant zijn na te gaan in welke categorie de Spanjaarden en Fransen Nederlands beroemde Piet Hein plaatsen.
Toch zijn er de laatste tijd veel boekwerken verschenen die in deze schijnbaar bodemloze kist van geschiedkundige rijkdommen enige ordening trachten te brengen. Men behoeft maar te denken aan schrijvers als W. R. Menkman, J. H. J. Hamelberg, N. M. Crouse, J. Burney en in onze dagen dr. Johan Hartog met zijn boek '*De Bovenwindse Eilanden*'.

gevecht

Voor iedere hedendaagse toerist bieden deze eilanden meer dan de witte stranden en de prachtige zon. Een stap buiten het hotel, een gesprek met iemand van de plaatselijke bevolking en de verhalen liggen er voor het oprapen. Elk verhaal weer kan een uitgangspunt zijn voor een onderzoek naar de oorsprong ervan. Ik herinner mij bijvoorbeeld hoe ik geboeid op Saba heb geluisterd naar het verhaal van de

Rechts: Ruïne op St. Eustatius uit de tijd van de 'Golden Rock'.
(foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)

Het schiereiland Fort Amsterdam. Op de voorgrond het Little Bay Beach hotel.
(foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)



Hollandse zeekapitein die gedurende enkele weken in het water voor de kust van dit eilandje in zee geworsteld heeft met de Indianenhoofdman. Het gevecht, dat was begonnen op een van de uitstekende rotsen van de 900 m hoge berg, had een tragisch einde in de kokende golven van de zee om het eiland. Er zijn verhalen op een van de Antilliaanse eilanden van de plantagehouder die de oorlog had verklaard aan Nederland. Hij had zichzelf tot keizer van Tintamare uitgeroepen, een eigen vlag ontworpen en eigen postzegels uitgegeven. Een ieder kan de bezoeker nog het gebied van dit kleine keizerrijk aanwijzen. Er zijn de mysterieuze geldkistjes die op de meest afgelegen en meest vreemdsoortige plaatsen naar boven komen, helaas steeds zonder inhoud, maar waarvan de bevolking weet te vertellen dat een bepaald persoon op het eiland enkele weken daarvoor plotseling heel erg rijk is geworden. Juist deze ongeordendheid geeft charme aan de eilanden en maakt het verblijf zo boeiend, althans wanneer men historisch is geïnteresseerd.
Wat St. Maarten betreft is het erg interessant de geschiedenis door te nemen die heeft geleid tot de unieke situatie dat het eiland voor de helft Frans is en voor de helft Antilliaans. Deze scheiding vond plaats in 1648. Men kan over en weer elkander bezoeken zonder visa, zonder paspoort en zonder invoerrechten te betalen. Er is geen enkele douane- of vreemdelingenpolitiepost op de grens. Een obelisk geeft aan dat men de grens passeert, maar dat is ook de enige aanduiding. Zelfs in de toeristische propaganda vindt men aanbevelingen voor




1648
1948
BIENVENUE
PARTIE FRANCAISE

Links: Grenspaal op St. Maarten. (foto: Sticusa)

Ruïne op St. Eustatius uit de tijd van de 'Golden Rock'. (foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)



een bezoek van het ene aan het andere deel. De historie is eveneens tastbaar. Rijdt men van de hoofdstad Philipsburg naar het vliegveld dan komt men langs het kerkhof waar de prachtige grafkelder van John Philips staat, de commandant die in 1733 de stad Philipsburg stichtte.

Stuyvesant

Op St. Maarten vindt men ook herinneringen terug aan Petrus Stuyvesant, die directeur was van de West-Indische Compagnie op Curaçao en later bekend werd als directeur-generaal van Nieuw Nederland, het huidige New York. Het was op St. Maarten dat Stuyvesant zijn been verloor door amputatie, nadat hij gewond was door een Spaans schot.

Die zelfde tastbaarheid vindt men in nog grotere mate terug op St. Eustatius waar het oude grondplan van de hoofdstad Oranjestad is terug te vinden in de vorm van ruïnes van pakhuizen, godsdiensthuizen en hier en daar overgebleven woningen – zoals die van de Britse admiraal Rodney. Alleen het Fort Oranje, van waar het beroemde saluut is gebracht aan de Amerikaanse vlag en welke leidde tot de uiteindelijke vernietiging van het eiland, staat er nog geheel intact. De muren van de ruïnes van de Hervormde kerk en de Synagoge wijzen op een welvarend verleden. In de grote tuin voor de Hervormde kerk vindt men nog de graven terug van de Nederlandse kapiteins en zeelieden die hier tenslotte een laatste rustplaats hebben gevonden. Van Saba doen verhalen de ronde dat de afstamming van menige inwoner terug te leiden is naar de zeelieden die in 1700 de Caribische Zee als hun woonplaats hebben gekozen.

De Bovenwindse eilanden ondergaan sinds hun autonomie in 1954, die uiteraard tevens de autonomie van de Nederlandse Antillen inhoudt, een grote verandering. Als eilandgebied hebben zij bovendien zelf ook een grote mate van zelfstandigheid ten opzichte van de landsregering. Een recent verleden is hierdoor geschiedenis geworden. Deze recente geschiedenis is uit de administratie gemakkelijk terug te vinden. Het is nu al gebleken dat ook deze zeer interessant is geweest. 1.3.'71

algemeen

Tot voor kort waren de Bovenwindse Eilanden, Sint Maarten, Saba en Sint Eustatius, eigenlijk de zorgenkinderen van de Nederlandse Antillen. Op deze liefelijke, stille eilanden, ruim 900 kilometer van Curaçao, Aruba en Bonaire vandaan, wilde het economisch leven maar niet tot bloei komen. Hoewel de eilanden vlakbij grotere broers als Puerto-Rico lagen, lukte het hen niet de aandacht op zich gevestigd te krijgen. Het mannelijk gedeelte van de in totaal ruim 8000 inwoners tellende bevolking was voor een groot deel naar Curaçao of Aruba getrokken om er werk te vinden bij de olieraffinaderijen of in de zeevaart.
In feite kennen ook weinig Antillianen van de Benedenwindse eilanden dit deel van hun land. De laatste jaren komt, gezien de snelle economische groei van Sint Maarten, hierin verandering.

eigen karakter

De drie Bovenwindse eilanden hebben een geheel eigen karakter en een geheel eigen natuur. Zij zijn bergachtiger, vooral Sint Maarten en Saba, begroeider en weelderiger van plantengroei. Hoewel ook op deze eilanden de officiële taal het Nederlands is, is de omgangstaal het Engels, in tegenstelling tot het Papiamento op de Benedenwindse eilanden. Dit is mede in belangrijke mate te verklaren door het feit dat deze eilanden worden omgeven door Britse en Amerikaanse eilanden. Het personenverkeer is in het verleden intenser geweest met de eilanden in dit deel van de Caribische Zee dan met de meer Spaans-sprekende gebieden, waarmee Curaçao, Aruba en Bonaire nauwere betrekkingen hebben. De plaatsnamen zijn dan ook voor het merendeel in het Engels, zoals Philipsburg, Windwardside, The Quill, Front Street enz.
De aanleg van vliegvelden en een pier op Sint Maarten hebben ertoe bijgedragen dat dit deel van de Nederlandse Antillen is opengelegd voor een grotere mate van ontwikkeling, zowel economisch als sociaal-cultureel. Vliegtuigen van de Antilliaanse Luchtvaart Maatschappij, de Air Carib, de Windward Islands Airways, de Air France, de Liat en de Caribair onderhouden de verbindingen met het omliggende gebied, met de Benedenwindse eilanden en met de Verenigde Staten. Schepen van de K.N.S.M., de Holland-Amerika-Lijn en andere internationale scheepvaartmaatschappijen onderhouden het vracht- en personenvervoer. Het laatste vooral in het toeristisch vlak.
Met dat van Curaçao, Aruba en Bonaire, vormen de Bovenwindse eilanden het vierde eilandgebied van de Nederlandse Antillen. Zij hebben dus een eigen gezaghebber en eilandsraad. De gezaghebber wordt op Saba en Sint Eustatius vertegenwoordigd door een administrateur. Gezien de geringe arbeidsmogelijkheden en het vrijwel ontbreken van bronnen van inkomsten was dit eilandgebied financieel afhankelijk van de jaarlijkse bijdragen van de centrale regering. Na 1955 is met grote energie begonnen aan de opbouw van de infrastructuur van deze drie eilanden. Een eerste noodzakelijkheid was het openleggen door de aanleg van vliegvelden, vervolgens het voorzien in de be-



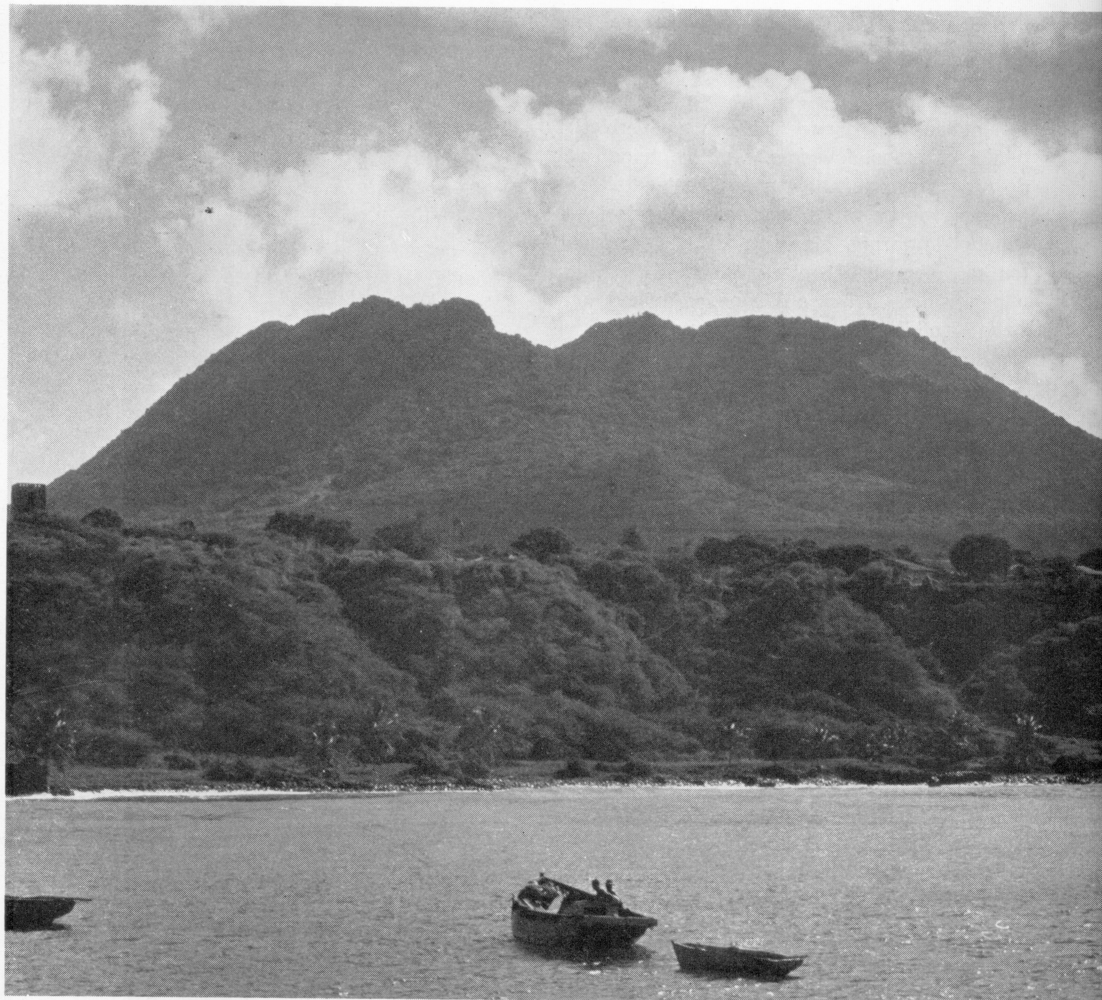
Fort Oranje op St. Eustatius.
(foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)

Onder: Ruïnes op St. Eustatius uit de tijd van de 'Golden Rock'. (foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)



Links: Strandbeeld van St. Maarten.
(foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)

Uitzicht op 'The Quill' op St. Eustatius.
(foto: Wilko Bergmans)



hoefte aan elektriciteit, waarna de watervoorziening en de aanleg van wegen en scheepsfaciliteiten volgden.

toerisme

Sint Maarten is zo goed als gereed met deze eerste faciliteiten voor een economische opbouw. Saba en Sint Eustatius zijn nu aan de beurt.
Het toerisme uit Noordamerika heeft een flinke stoot gegeven aan de groei en bekendheid die de drie eilanden op het ogenblik genieten. Onder deze toeristen waren er die begrepen dat de centrale positie van dit Antilliaanse gebied meer kon bieden dan slechts recreatie.
Een van de eisen voor elk eilandengebied dat zich wil ontplooien is een goede communicatie, een stelsel van goede lucht- en zeeverbindingen. Een intensief verkeer van vliegtuigen van de Air France, de Antilliaanse Luchtvaart Maatschappij, en de reeds eerder genoemde maatschappijen zorgen hiervoor. Vanaf Sint Maarten kan men op vrijwel elk ogenblik met vliegtuigen van de Windward Islands Airways naar Saba, Sint Eustatius of andere omliggende eilanden komen. Een onderafdeling van de Antilliaanse Landsradiodienst zorgt voor een telegrafisch en telefonisch verkeer met het omliggend gebied.
Na Sint Maarten zijn nu Sint Eustatius en Saba aan de beurt. Luchthavens van meer bescheiden omvang maken het vliegverkeer nu reeds mogelijk.

vrijhavens

Het essentiële probleem waarmee de drie Bovenwindse eilanden, evenals de Benedenwindse, mee te kampen hebben, is het gebrek aan grondstoffen en het feit, dat de afzetmarkt in eigen land erg klein is. Daar komt nog bij, dat een coöperatie in Caribisch verband een utopie is. De preferentiële rechten van hetzij de Engelse, Amerikaanse of Franse eilanden met de moederlanden maken een intensiever goederenverkeer niet gemakkelijker.
Daarom moest in eerste instantie gebruik worden gemaakt van de toeristische attracties die de eilanden bieden, zoals landschap, witte stranden, zon en de laaggeprijsde luxe-artikelen. Dit laatste is mogelijk, omdat de Bovenwindse eilanden vrijhavens zijn, dus geen invoerrechten heffen. In dat verband zijn zij in feite dus ook een vrije haven, waar men zijn produkten kan fabriceren zonder invoerrechten te betalen op de grondstoffen die binnen komen. Als zodanig dus een gebied met grote mogelijkheden. Het belang van goede aan- en afvoermedia is ook in dit verband dus evident. 1.3.'71

Sint Maarten

Wie op het Prinses Juliana Vliegveld op het Antilliaanse gedeelte van Sint Maarten aankomt, valt al direct een opmerkelijke bedrijvigheid op. Terwijl de DC-9 van de Antilliaanse Luchtvaart Maatschappij naar het stationsgebouw taxiet – na ruim 900 km vanaf Curaçao te hebben afgelegd – vraagt een vliegtuig van de Air France toestemming om te landen, zodra de viermotorige Caribair is opgestegen. Een twintigtal sport- en zakenvliegtuigjes staan gracieus bij het moderne stationsgebouw als visitekaartjes van de buitenlandse bezoekers aan het ruim 6000 inwoners tellend eiland. Deze bezoekers zijn niet alleen vakantiegangers voor de zes luxe hotels en de zes 'guest-houses'.

metamorfose

Sedert de ontdekking in november 1499 heeft het half Antilliaanse, half Franse eiland een metamorfose ondergaan van stil tot bedrijvig land. En die bedrijvigheid geldt niet alleen het drukke winkelcentrum in hoofdstad Philipsburg's twee straten, Front Street en Back Street, maar ook de streek rondom het vliegveld van Colebay tot Mullet Pond Bay op het westelijk deel van het eiland. Oostelijk van Philipsburg bij Point Blanche rijden de vrachtwagens en taxi's af en aan voor het transport van goederen en toeristen.

Tot 1955 was Sint Maarten een stil eiland. Zoals ook het geval met Saba en Sint Eustatius, was een groot deel van de mannelijke bevolking naar de werk biedende eilanden Curaçao en Aruba getrokken. Er werd op het eiland wat aan veeteelt en landbouw gedaan, terwijl de zoutwinning steeds meer terugliep. De exploitatie van de zoutpannen van de Great Salt Pond werd onaantrekkelijker.

Een commissie van de Staten van de Nederlandse Antillen bracht in 1955 een bezoek aan de Bovenwindse eilanden, dus aan Sint Maarten, Sint Eustatius en Saba, en bracht een schrikwekkend rapport uit over de toestand in dit deel van het land. Het ene plan greep nu in het andere. Met financiële steun van de Landsregering en van de Koninkrijksregering kon aan de infrastructurele bouw worden begonnen. Een meerjarenplan van de Technisch Economische Raad van de Nederlandse Antillen legde hiertoe de basis. Het heeft er toe geleid, dat Sint Maarten op dit moment niet alleen gereed is om over te gaan tot de industriële opbouw, maar dat zelfs de uitbreiding van de basisfaciliteiten als water- en energievoorziening, wegenbouw en verlenging van de landingsbaan van het vliegveld noodzakelijk is geworden. Zo is bijvoorbeeld het vliegverkeer op de Juliana luchthaven zodanig toegenomen – van ruim 1200 in 1958 tot ruim 9000 in 1968 – dat de landingsbaan zal worden verlengd tot 1900 m om tegemoet te komen aan de eisen van het moderne straalverkeer. De enkele jaren geleden gereedgekomen A. C. Wathey-pier bij Point Blanche zal van nieuwe faciliteiten worden voorzien om het groeiende aantal toeristen-, vracht- en vissersschepen te kunnen opvangen, alsmede een regelmatige export van de produkten te kunnen garanderen. Een eind 1970 officieel geopende zoetwaterfabriek zal binnenkort worden uitgebreid.



Links: Postkantoor in Philipsburg.
(foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)

Rechts: Little Bay Beach hotel op St. Maarten.
(foto Sticusa)

Onder: Japanse vissersschepen aan de pier van St. Maarten. (foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)

Rechtsonder: Hunterhouse hotel op St. Maarten.
(foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)



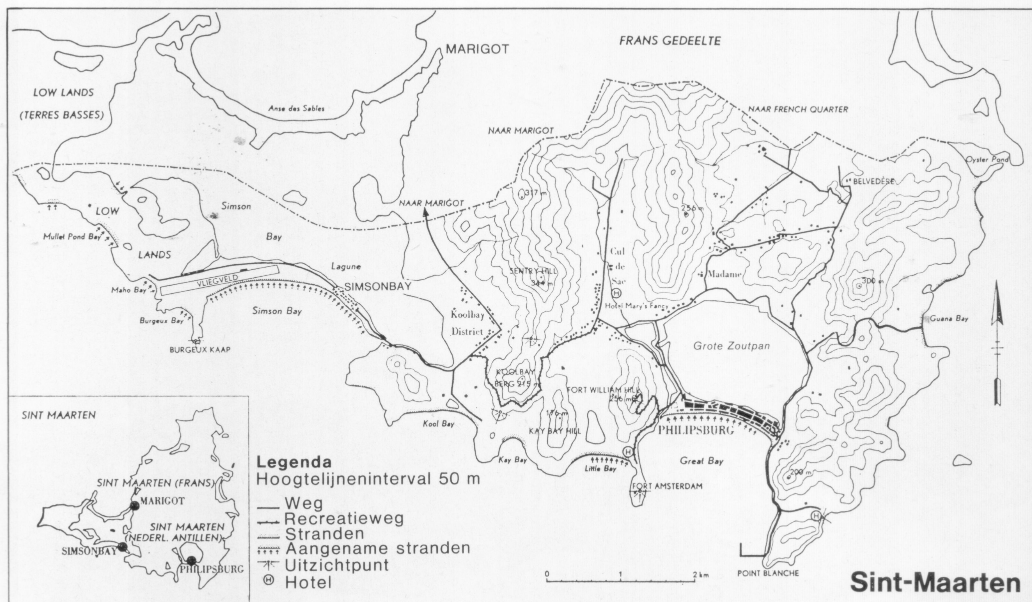


Straatbeeld van Philipsburg.
(foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)

Gevangen tonijn aan boord van een Japans vissersschip.
(foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)



Koeien op weg naar een drinkplaats op St. Maarten.
(foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)



vakantiecentrum

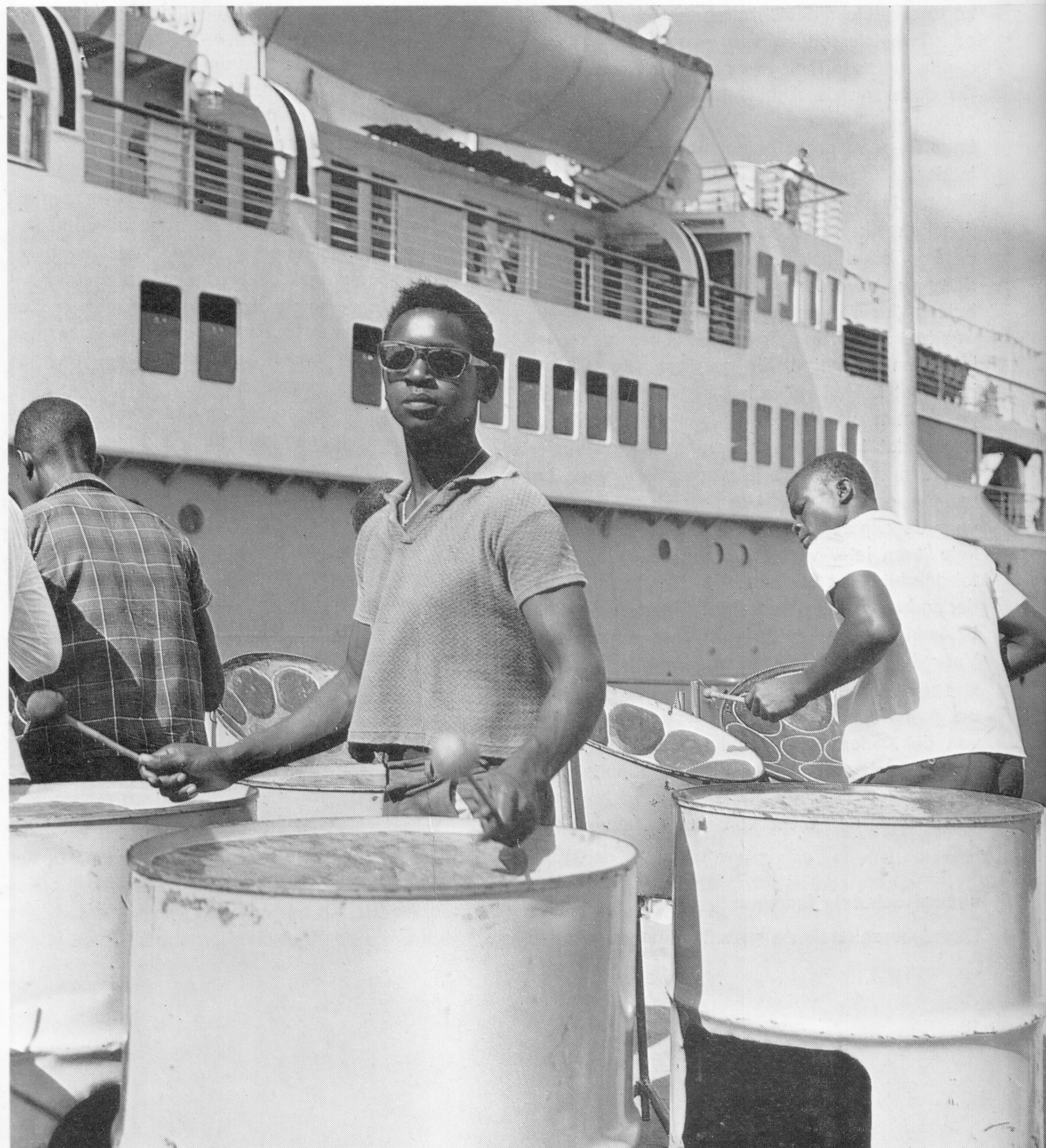
Aan deze snelle uitbreiding van de infrastructuur van Sint Maarten ligt een plotselinge economische opbloei ten grondslag. Een van de eerste pijlers waarop deze kwam te rusten was het toerisme. Reeds in 1960 was te voorzien dat Sint Maarten één van de belangrijkste vakantie-centra van het Caribisch gebied zou worden. De gunstige geografische positie in het genoemde gebied, het prachtige klimaat en de mooie witte stranden alsmede het feit dat het eiland een vrijhaven is waardoor luxe-artikelen tegen aantrekkelijke prijzen kunnen worden verkocht, brachten een 'hausse' in de toeristensector. Het aantal hotelkamers van eerste-klasse-hotels steeg geleidelijk; momenteel beschikt het eiland al over 1000 kamers, die de meest moderne faciliteiten omvatten. De hotelgroei gaat inmiddels onverminderd voort. De bekende, grote toeristenzaken op Curaçao en Aruba hebben meerdere filialen op Sint Maarten gevestigd. Ditzelfde toerisme leidde tot een ongekend aantal nevenbedrijven, zoals autoverhuurkantoren, zeilbotenverhuurbedrijven, grondverkoop-vertegenwoordigers, een groot

Oud landhuis op St. Maarten.
(foto: Sticusa)



Uitzicht op de hoofdplaats Marigot in het Franse deel van St. Maarten.
(foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)

Steelband op de pier van St. Maarten bij de aankomst van een toeristenschip.
(foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)



aantal taxi's en al die verdiensten die worden verleend ten behoeve van vele regelmatig terugkerende toeristen. Deze toeristen zijn voornamelijk Noord-Amerikanen, die de koude wintermaanden in de tropische warmte komen doorbrengen.

geen werkeloosheid

Het toerisme heeft het eiland abrupt van de grote stilte in de internationale drukte gebracht. In tegenstelling tot de andere eilanden van de Nederlandse Antillen is er geen werkeloosheid. De nieuwste vindingen bereiken het eiland in korte tijd. De meeste zaken zijn 'air-conditioned'. Televisiestations van verschillende omliggende eilanden kunnen er worden opgevangen. De dollar en de Antilliaanse gulden gaan samen, terwijl de dagelijkse omgangstaal – het Engels – een groot gemak is voor de buitenlander.

Het toerisme is echter als een vlucht wilde eenden. Een enkel schot en de gehele vlucht wendt de kop en vliegt in een andere richting. Industriële bevordering heeft daarom ook een belangrijke rol gespeeld bij de ontwikkeling van het eiland. In korte tijd hebben zich twee bedrijven gevestigd, die getuigen van bekendheid met het eiland in het buitenland. Een van de eersten was het Japanse visbedrijf Nippon Reizo, dat in 1963 Philipsburg als thuishaven van zijn ruim 25 trawlers aanwees voor het vangen en inblikken van voornamelijk tonijn voor de export naar de Verenigde Staten. Enkele jaren later vestigde zich een Duitse rumfabriek bij Point Blanche. Als eiland van de Nederlandse Antillen biedt Sint Maarten dezelfde belastingfaciliteiten als de andere eilanden. Voor bepaalde daar vervaardigde produkten kan entree in de EEG worden aangevraagd op grond van het geassocieerd lidmaatschap van de Nederlandse Antillen met deze markt. Men is zich ervan bewust dat continuïteit van de huidige groei alleen kan worden gegarandeerd door een diversiteit van de mogelijkheden.

sociaal culturele facetten

Daardoor zal ook de garantie kunnen worden gegeven, dat de jonge Bovenwinders, die nu o.m. in Nederland hun studies voltooien, een werkkring zullen vinden in de toekomst die hen in staat zal stellen mee te werken aan de meer sociaal-culturele facetten. Verschillende zgn. community-centra doen reeds goed werk onder de jeugd. Jeugdleiders zullen hier een dankbaar werkterrein vinden. Het vakbondswezen, de coöperaties en het verenigingsleven zullen zich ongetwijfeld gaan ontwikkelen, gezien de ruimere financiële middelen die straks ter beschikking zullen komen. In dat verband kan bijvoorbeeld worden genoemd een 'community'-centrum dat is aangeboden door een van de grote hotelconcerns die in december 1970 een vakantie-centrum bij Mullet Pond Bay heeft geopend. Door de Sticusa wordt reeds in ruime mate medewerking verleend om het culturele leven inhoud te geven.

In het kader van de infrastructurele opbouw moet ook gezien worden het nieuwe projekt volkswoningen voor St. Maarten, alsmede een huishoudschool voor dit eiland. Veel aandacht wordt momenteel besteed aan de sociale aspecten in de totale opbouw, daar men er zich wel bewust van is, dat in het streven naar een economische groei de sociale voorzieningen niet vergeten mogen worden.

Het is zaak geworden om tijdig een plaats te reserveren in een van de vliegtuigen van de Antilliaanse Luchtvaart Maatschappij vanaf de Benedenwindse eilanden naar Sint Maarten. Het drukke verkeer vindt niet meer alleen vanuit St. Maarten plaats, maar ook omgekeerd. Dit is natuurlijk een gunstig verschijnsel. Men beseft echter wel op St. Maarten dat aanpassing aan deze nieuwe situatie nu een tweede opdracht is. 1.3.'71

Saba

Wanneer men boven Saba vliegt of er langs raast dan raakt men altijd geïntrigeerd door deze 900 meter uit zee stekende, gedoofde vulkaan. Pittoresk slingert een betonnen weg zich langs de bergwand, terwijl uit de schoorstenen van de tegen de berghelling staande witte huisjes met rode daken een rookpluim grijzig tegen het groen van de tuinen en bomen afsteekt. Zelfs indien men dit ruim 1000 inwoners tellende eiland goed kent, wordt men iedere keer weer geboeid door de stilte en de rust. Tegenwoordig kan men er met een vliegtuigje van het Twin Otter-type landen op het Juancho E. Yrausquin-vliegveld. Maar er is een tijd geweest dat dit slechts mogelijk was door over te stappen van het schip op een roeibootje. Behendige zeelieden kozen dan het juiste moment om het bootje op de rug van een hoge golf handig naar het strand te brengen. Het uitstappen moest geschieden op het moment dat de golven terugrolden en men daardoor droge voeten behield. Dit was altijd het geval, omdat de Sabaanse matrozen op charmante wijze de bezoekers daarbij behulpzaam waren. Evenals nu vanaf het vliegveld kon men verder per jeep of met een klein type van een bekend internationaal automerk naar zijn bestemming, nl. de hoofdstad 'The Bottom' of het hoger in de bergen gelegen stadje 'Windwardside'.

rots

Het is niet bekend waar de naam Saba vanaf geleid is. Hoewel er veel interpretaties zijn wordt over het algemeen aangenomen dat het afkomstig is van de oude naam die ook de oorspronkelijke bewoners, de Arowakken, eraan hebben gegeven, en wel 'Siba', hetgeen betekende 'de rots'. Sabanen hebben door de ligging van hun eiland en door de schaarse werkgelegenheid, altijd gevaren op de grote internationale zeeschepen. Men heeft hier in feite te maken met een enigszins geïsoleerd eiland dat tegelijkertijd toch in contact is geweest met de hele wereld. Want elke Sabaan gaat vroeg of laat weer terug naar zijn eiland. Hier kan hij zich wijden aan de visvangst of aan de landbouw. Het eiland is vruchtbaar. Landbouw is mogelijk en men kan er ook veel vruchtbomen aantreffen.
Nu het toerisme in het Caribisch gebied in het algemeen een belangrijke bron van inkomsten is geworden en daardoor ook de Bovenwindse eilanden betrokken zijn in het verkeer van Noordamerikaanse vakantiegangers is het vanzelfsprekend dat men ook nieuwsgierig wordt naar het eiland dat vanuit het hotelraam in St. Maarten is te zien. Men maakt dan ook ruimschoots gebruik van de gelegenheid om met de Windward Islands Airways een of meer dagen op Saba door te brengen. Dit is mogelijk, omdat zowel in de hoofdstad 'The Bottom' als in 'Windwardside' 'Guesthouses' zijn geopend, waar men van alle gemakken is voorzien.

rust

Het is ook een ervaring op zichzelf om tegen het vallen van de avond op de veranda van zijn hotel te zitten en de avondwolken als het ware over de bergen naar beneden te zien glijden. De stilte is op dat uur tastbaar. De hele wereld



De landingsplaats Fort Baai met het douanekantoor op Saba. (foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)

Saba

0 500 1000 m

VLIEGVELD
Juancho Yrausquin-vliegveld
FLAT POINT
MARY'S POINT
Well Bay
585 m
Hell's Gate
Spring Bay
MOUNT SCENERY 887 m
230 m
Ladder Bay
WINDWARD-SIDE ± 450 m
RENDEZ-VOUS 555 m
564 m
431 m
THE BOTTOM ± 250 m
THE LEVEL 523 m
398 m
BOOBY HILL
ST. JOHN'S FLAT
Fort Bay
STEIGER

Legenda
Hoogtelijneninterval 100 m
Uitzichtpunt
Jeep-road (recreatieweg)



Verkeersweg van The Bottom naar het vliegveld op Saba. (foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)

Kronkelende verkeersweg naar het beneden aan de kust gelegen vliegveld op Saba.
(foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)

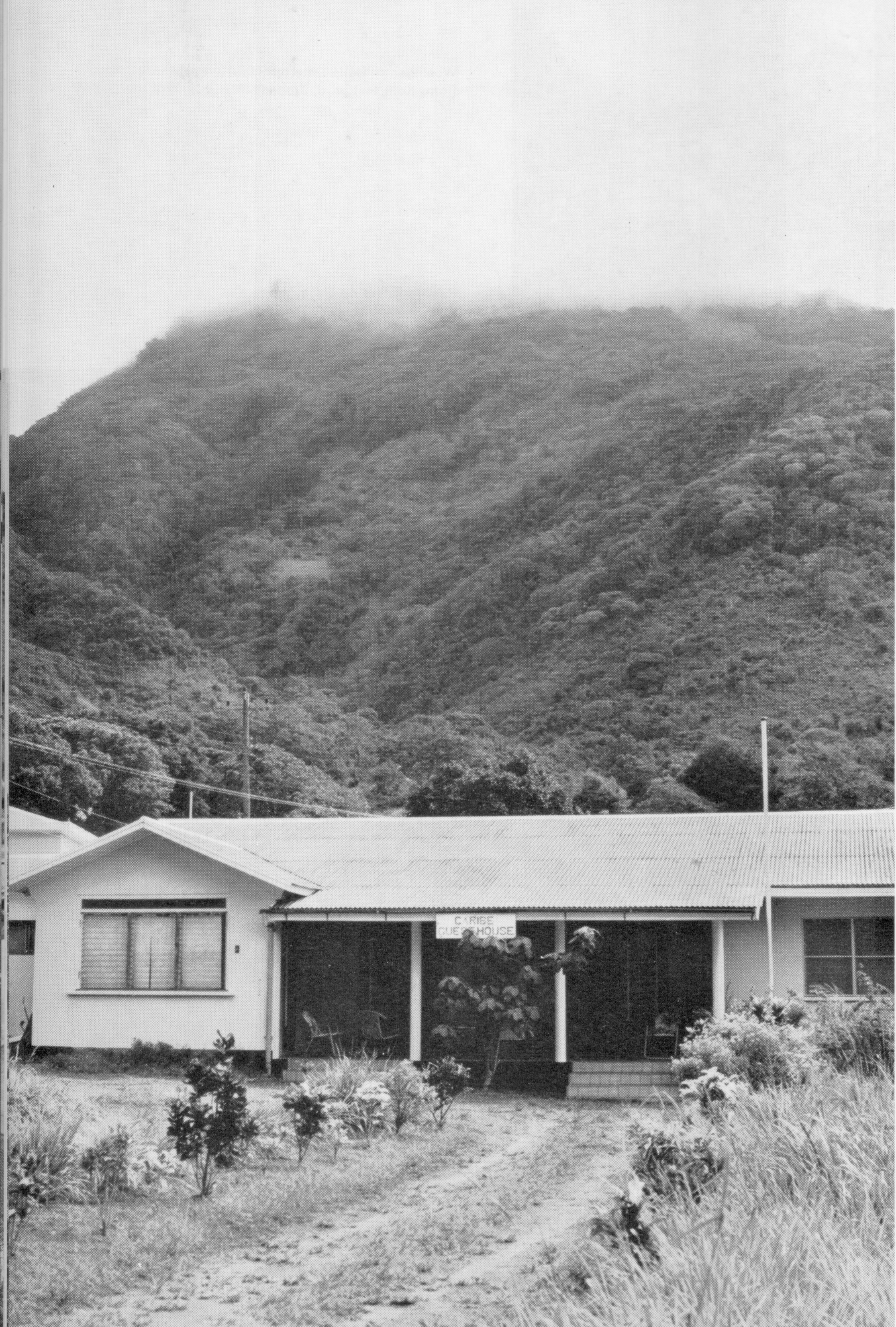
Uitzicht op het plaatsje The Bottom op Saba.
(foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)





Woningen in Hells Gate op Saba.
(foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)

Kantwerksters op Saba.
(foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)


HOUSE

Links: Caribe Guesthouse op Saba.
(foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)

Het eiland Saba. Beneden aan de voet van de berg ziet men de landingsplaats Fort Baai met het douanekantoor. (foto: KLM Aerocarto nv)



schijnt dan hier tot rust te zijn gekomen. Alleen de lampen die dan worden ontstoken brengen de bezoeker weer in de hedendaagse wereld van de elektriciteit. Saba biedt de bezoeker, naast het ongerepte dat het nog steeds heeft, het Sabaanse kant.
De vraag is: kan men hier een basis leggen voor een verdere economische groei? Zoals reeds vermeld, werken de meeste mensen in de scheepvaart of op de olieraffinaderijen op Curaçao of Aruba. Het beetje landbouw dat men bedrijft is eigenlijk meer bedoeld voor de plaatselijke consumptie. De mogelijkheden om straks de export te bevorderen zullen worden vergroot door de havendam die dit jaar nog op Saba zal worden aangelegd. Bij 'Fort Bay' zal een dam worden gebouwd die tot 40 m in zee zal uitsteken en aan de beschutte zijde een meerplaats zal bieden aan schepen met een diepgang van 4 tot 5 meter. 'Tenders' van toeristenschepen zullen de toeristen in staat stellen op gemakkelijke wijze voet aan wal te zetten.
De bevolking zelf woont geconcentreerd in de twee plaatsen 'The Bottom' en 'Windwardside'. Elk plaatsje telt ongeveer 500 inwoners. Het gebrek aan faciliteiten die grote steden bieden wordt hier ruimschoots opgeheven door het prachtige klimaat dat in de avond zelfs koel kan zijn.

plantengroei

De rijke plantengroei behoeft niet te vechten tegen de luchtvervuiling. De zee om het eiland is rijk aan vis, terwijl de vruchtbare bodem zoete aardappelen, yams, bonen, bananen en meloenen voortbrengt.
Wie het op het land zoekt kan zich aan de veeteelt wijden, en wel vooral runderen, geiten en varkens. Export van de opbrengst uit de landbouw en de veeteelt is gering. De groei van het hotelwezen op St. Maarten, in geringe mate ook op Saba zelf, zal de landbouw ten goede kunnen komen door de levering aan hotels. De continuïteit kan worden gewaarborgd. Vaak hebben juist het gebrek aan continuïteit en de geringe transportmiddelen een succesvolle oogst belemmerd.

Een Amerikaan heeft eens van het eiland gezegd: 'Saba is the only place in the whole world, where one must climb in order to get to the bottom'. Dus de enige plaats waar men naar boven moet klimmen om de bodem te bereiken. Deze indruk krijgt men inderdaad overal waar men zich op het eiland bevindt. Maar in die beperktheid van ruimte vindt men toch een ongelooflijke verscheidenheid van schakeringen en bezienswaardigheden. Op Saba raakt men niet uitgekeken. 1.3.'71

Sint Eustatius

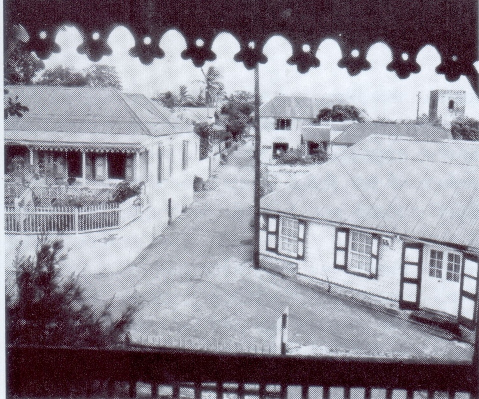
St. Eustatius, Statia, The Golden Rock. Door middel van een van deze drie namen wordt één van de drie Bovenwindse eilanden aangeduid. Officieel Sint Eustatius, kortheidshalve Statia en historisch The Golden Rock.
Het meest kenmerkende van het eiland is wel zijn rijk historisch verleden. In plaats van het huidige aantal van 1400 inwoners, telde het eiland in 1776 ruim 20.000 inwoners. Het 21 km^2 grote eiland was in die tijd welvarend.
De uit twee delen bestaande hoofdstad Oranjestad kende toen verdiepingshoge stenen warenhuizen, kerken en een synagoge. Er werd een uitgebreide handel gevoerd met Europa en het omliggende gebied, maar ook met de Noord-Amerikaanse rebellen. Wapens en voedsel gingen vanuit Sint Eustatius naar de Amerikaanse opstandelingen hetgeen de Engelsen met lede ogen aanzagen. Als klap op de vuurpijl betuigde Commandant de Graaff op 16 november 1776 eerbied aan de Amerikaanse vlag door saluutschoten af te vuren vanuit Fort Oranje voor het Amerikaanse schip 'Andrea Doria'. Het gevolg was dat de Engelsen aan het eind van de 18e eeuw het eiland plunderden en vervolgens met de grond gelijk maakten. De ruïnes zijn slechts een monument van het verleden gebleven.

plannen

Wanneer men op de betonnen weg van het vliegveld President Roosevelt, vroeger *Concordia*, of nu ook nog wel 'The Golden Rock' genaamd naar Oranjestad rijdt, vraagt men zich onwillekeurig af of Sint Eustatius nog eens die welvaart zal kunnen bereiken die het eens heeft gekend.
Misschien is de naam van het binnenkort te bouwen 60-kamers hotel 'The Golden Era' een voorspelling van wat er zal gaan komen. Deze naam behoeft geen herinnering aan het verleden te zijn, maar kan ook een hoop voor de toekomst inhouden. Er komt echter ook een steiger voor schepen tot 3000 ton, terwijl de plannen voor een nieuw vliegveld van 600 meter eveneens zover aanvaard zijn dat spoedig tot de aanleg kan worden overgegaan. De infrastructurele faciliteiten zijn daarmede op gang gekomen. Het land is opengelegd en misschien zullen ook andere maatschappijen dan alleen de Windward Islands op het eiland gaan vliegen. Momenteel wordt er enige landbouw en veeteelt bedreven, terwijl er reeds lang plannen bestaan om de puimsteenlagen te ontginnen. Evenals Sint Maarten is Sint Eustatius een vrijhavengebied, dat talrijke mogelijkheden biedt voor de vestiging van handelscentra en bedrijven. Export per vliegtuig of per schip wordt aanmerkelijk vergemakkelijkt door het eerder genoemd vliegveld en de steiger.

vulkanen

Het landschap van Sint Eustatius is boeiend, omdat het wordt gevormd door twee vulkanische hoogten die worden gescheiden door een vlakte. Dit zijn uitgedoofde vulkanen. Bekend is The Quill, in het Nederlands de Kuil, een opvallende gedoofde krater indien men het eiland per schip of per vliegtuig nadert. Het heeft een kraterwand met een omtrek van 2 km, terwijl



Straatbeeld van Oranjestad op St. Eustatius. (foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)

St. Eustatius. Uitzicht vanaf Fort Oranje op de oude ruïnes en vergane pier. Op de achtergrond het eiland Saba. (foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)



Transport per ezel en per auto op St. Eustatius
(foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)

Uitzicht op The Quill op St. Eustatius.
(foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)

Steelband op St. Eustatius.
(foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)



Bewoners van St. Eustatius. Op de achtergrond het Fort Oranje.
(foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)

Woning in Oranjestad op St. Eustatius.
(foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)



Sint-Eustatius

Legenda
Hoogtelijneninterval 100 m
Weg
Strand
Uitzichtpunt

293 m
Venus Baai
BERGJE 223 m
Concordia
Baai
LITTLE
MOUNTAINS
TUMBLE DOWN DICK
(DOMMELSDIJK) 114 m
VLIEGVELD
Fort Royale
BEHIND
THE MOUNTAIN
Commandeurswoning
Fort Oranje
Ruïne Prot. Kerk
Sinagoge
ROUND HILL 152 m
ORANJESTAD
DE QUILL 273 m
601 m
Fort Nassau
WHITE WALL 269 m
Fort de Windt
0 1 2 km

de bergwand tot 278 m boven zeeniveau reikt. Aan de zuidkant ervan bij de romantische White Wall en Sugar Loaf liggen puimsteenlagen. Het strand van Statia heeft een merkwaardige witgrijze kleur, hetgeen is toe te schrijven aan een mengeling van zand met vulkaangruis.
Landbouw en veeteelt zijn vroeger min of meer intensief beoefend en hebben stadia van proefnemingen doorgemaakt. Reeds in de 17e eeuw begon men met de verbouwing van suikerriet op de plantages. Later heeft men het ook geprobeerd met de katoen en in de 20e eeuw zelfs met sisal. Afzetmoeilijkheden verhinderden een succesvolle groei. Als stapelplaats en als handelscentrum heeft het eiland tot 1781 een grote mate van welvaart gekend. De eerder genoemde beschieting van de Britse Admiraal Rodney maakte in 1781 hieraan een eind.

migratie

De vestiging van olieraffinaderijen op Curaçao en Aruba leidden tot een grote migratie van de mannelijke bevolking naar deze eilanden. Diegenen die achterbleven vonden een werkkring in de landbouw, dienstverlening, handel en verkeer. Uiteraard zijn dit door de geringe bevolking kleine aantallen. Zo goed als de gehele bevolking woont in de hoofdplaats Oranjestad. Evenals Saba heeft Sint Eustatius nog geen zoetwaterdistillatie. Het water voor dagelijks gebruik wordt bewaard in grote zgn. 'cistern', enorme regenbakken, die men over het gehele eiland terugvindt. Sedert 1966 wordt er door het GEBE elektriciteit gedistribueerd.
Ondanks de tegenslagen die Statia heeft ondervonden en de grote armoede waaronder het eiland heeft geleden is de energie van de bevolking ongebroken gebleven. Vooral geestelijk wil men zich ontwikkelen om, wanneer de economie weer tot ontwikkeling zou komen, men hiervoor gereed is. Zo houdt men de plaatselijke bibliotheek in hoge ere en wordt er druk gebruik van gemaakt, terwijl de bouw van een gemeenschap-centrum voor de jeugd die aanvullende ontwikkeling moet geven, die niet in het lesrooster is opgenomen.
Een project van 25 volkswoningen is momenteel in voorbereiding. 1.3.'71

In de uitgave 'Schakels' zijn o.m. verschenen de nummers:

S 70	bewoners van het binnenland van Suriname
S 71	bewoners van de kuststreek in Suriname
S 73	cultureel patroon van Suriname
S 75	pionierswerk in Suriname
S 76	enige aspecten van de planten- en dierenwereld in Suriname
S 77	portretten uit Suriname in de tweede helft van de achttiende eeuw
NA 55	ontwikkeling van het toerisme in de Nederlandse Antillen
NA 56	de eigen identiteit van de Nederlandse Antillen

Voorts zijn verschenen:
- fotomapjes en kaartjes van Suriname en de Nederlandse Antillen,
- de rechtsorde in het Koninkrijk der Nederlanden,
- Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden,
- tien jaar Statuut 1954–1964,
- de eilandenregeling Nederlandse Antillen met toelichting.
- Holland Herald, Netherlands Antilles, Special Issue,
- Holland Herald, Suriname, Special Issue.

Deze uitgaven zijn, voorzover voorradig, gratis verkrijgbaar bij het **Bureau Voorlichting van het Kabinet van de Vice-Minister-President, Herengracht 19a, Den Haag (postbus 115), telefoon 070–624301.**

Een abonnement op 'Schakels' is geheel gratis en kan bij genoemd adres worden aangevraagd. Ook in de meeste bibliotheken in Nederland zijn 'Schakels' en andere uitgaven van het Kabinet van de Vice-Minister-President over Suriname en de Nederlandse Antillen aanwezig.
Voorlichting over Suriname en de Nederlandse Antillen wordt wekelijks iedere maandag (17.20 u. –17.30 u.) en dinsdag (17.00 u.–17.10 u.) via radio Hilversum gegeven.

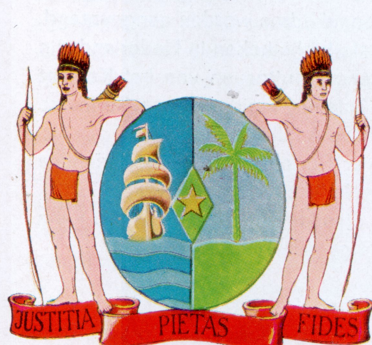
Voorlichtingsmateriaal over beide landen is voorts verkrijgbaar bij Sticusa, Amsterdam. Diasets, foto-albums, expositie-sets, geluidsbanden alsmede leskoffers voor onderwijsdoeleinden worden gratis in bruikleen gegeven. Fotoboekjes en lesbrieven worden tegen geringe vergoeding geleverd.
Nederlandse Stichting voor Culturele Samenwerking met Suriname en de Nederlandse Antillen (Sticusa), J. J. Viottastraat 41, Amsterdam, tel. 020–719944.

inhoud

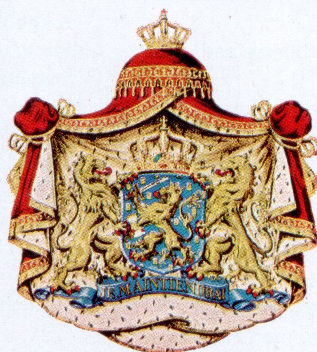
Jaargang 1971, NA 57

Auteur: H. Dennert

Foto omslag: St. Maarten. Uitzicht op de hoofdplaats
Philipsburg.
(foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)



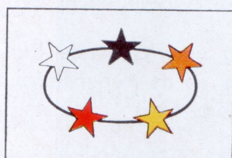
Suriname



Wapen H.M. de Koningin
tevens rijkswapen



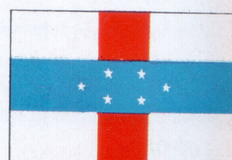
Nederlandse Antillen



Suriname



Nederland



Nederlandse Antillen

Koninkrijk der Nederlanden

Vormgeving: Staatsdrukkerij / 's-Gravenhage
Druk: nv Drukkerij Dijkman / 's-Gravenhage

121220*-57